

## **ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТА В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ: СОВРЕМЕННЫЙ ОПЫТ ДЛЯ КЫРГЫЗСТАНА**

*Бул макалада транспортту мамлекеттик жөндөө суроолору каралат.*

*В данной статье рассматриваются вопросы государственного регулирования транспорта.*

*In given article questions of state regulation of transport are considered.*

Для современного этапа политического, социально-экономического и информационно-технического развития государств характерно возрастание роли транспорта. Государственное регулирование прежде всего направлено на обеспечение безопасности транспортной деятельности, в которое входит юридическое обеспечение безопасности движения, законодательное закрепление правил транспортировки опасных грузов и экологической безопасности. Целенаправленная государственная политика в области административно-правового регулирования транспортной деятельности в странах с развитой рыночной экономикой проводится в целях смягчения правовых, экономических и социальных противоречий в сфере транспортных услуг, а также развития транспортной отрасли в каждой отдельной стране.

Анализ зарубежного опыта государственного регулирования транспортной системы актуален для современного Кыргызстана. В странах с развитой рыночной экономикой накоплен позитивный опыт применения различных методов государственного регулирования, пройден путь от абсолютизации государственного вмешательства до реализации в последнее десятилетие программ максимального дерегулирования рынка транспортных услуг.

В Соединенных Штатах Америки сложилась трехступенчатая система органов регулирования развития транспорта: органы федерального правительства, штатов и местных властей. Каждый из органов имеет свои полномочия, определенные Конституцией и Конгрессом.

Анализ организационных структур показывает, что в США существует весьма разветвленная система федерально-штатных (надштатных), а также региональных органов и комиссий. Заметную роль в регулировании транспорта принимают на себя высшие эшелоны государственной власти. Важной мерой по координации деятельности многочисленных транспортных управлений, агентств и ведомств явилось учреждение 15 октября 1966 г. Министерства транспорта США.

Его создание было попыткой решить многочисленные проблемы, сдерживающие работу транспортной системы. Достаточно сказать, что вопросами развития и управления транспортом занимались министерства обороны, торговли, жилищного строительства и городского развития, сельского хозяйства, внутренних дел, Государственный департамент и «независимые» регулирующие агентства.

Межведомственные координирующие органы образовали в итоге дополнительный бюрократический пласт органов административно-правового регулирования. В условиях, когда транспорт стал крупным хозяйственным комплексом, это стало сдерживать развитие экономики, усилило диспропорции в ее развитии. Выход в данном случае был найден через создание соответствующего министерства. Министерству предоставлялось право выбора форм и методов стимулирования развития транспорта; на него была возложена одна из сложных и в принципе недостижимых в условиях США задач – разработать общенациональную транспортную политику, способствующую созданию быстрого, безопасного, эффективного и удобного транспорта. Наряду с этим Конгресс обязал Министерство поощрять систему частного предпринимательства, расширять внедрение новой техники и технологии, «ликвидировать узкие места в существующей системе транспорта».

В системе исполнительной власти США на уровне штатов существуют соответствующие министерства, а в штатах, где их нет, – транспортные управления и службы. В местных органах – графствах, муниципальных образованиях, специальных округах, городах и коммунах (их общее количество превышает 82 тыс. единиц) – имеются свои транспортные управления.

В механизме государственного регулирования развития транспорта заметную роль играют правительственные исследовательские центры, а также исследовательские центры промышленных корпораций: Технический исследовательский центр корпорации «Дженерал моторс» (г. Детройт), Отдел исследований и планирования перспективного транспорта компании «Форд-моторс» (г. Детройт и г. Дирнборн), транспортный институт Карнеги, специализированные отделы «Дженерал электрик» (г. Скенекте-ди) и «Вестингауз электрик» (г. Питсбург) Анализ системы государственного регулирования

транспорта в США позволяет сделать вывод, что американский опыт в указанной сфере наиболее приемлем для России, так как, во-первых, это государство имеет федеративное устройство, а во-вторых, приватизация транспортных предприятий в стране проводилась достаточно быстрыми темпами.

В Великобритании ранее существовавшее Министерство транспорта в настоящее время входит в состав Министерства по вопросам окружающей среды.

Основными функциями данного органа являются разработка и координация правительственных программ по транспорту; осуществление научно-технической политики; обеспечение экологической и технической безопасности пассажирских и грузовых перевозок; руководство путями сообщений в особые периоды (при катастрофах, стихийных бедствиях и т.д.); помощь коммерческим транспортным организациям в развитии смешанных сообщений. Министерство непосредственно контролирует деятельность государственной авиакомпании БОАК. Особые подразделения министерства ведают дорожной сетью, морскими портами, сетью внутренних водных путей и транспортом Лондона, а также регулируют деятельность предприятий грузового автомобильного транспорта. Городской транспорт, кроме лондонского, подчинен муниципалитетам. Морской флот находится в ведении Адмиралтейства.

На протяжении второй половины XX в. Великобритания экспериментально использовала фактически все возможные формы государственного регулирования транспортной деятельности, но изменения произошли только во внутриотраслевой структуре. Значительно повысилась концентрация в секторе мелкопартионных отправок, появились и заняли большую часть рынка перевозчики, оказывающие услуги на качественно более высоком уровне, однако при этом возросли тарифы.

Управление транспортной системой Японии на государственном уровне осуществляет единый орган – Министерство транспорта. Ему подчинены государственные компании по железнодорожному строительству, национальные авиакомпании, морские порты, дорожная сеть. Министерство регулирует деятельность частных железнодорожных компаний, частных предприятий морского транспорта и грузового автомобильного транспорта.

С 1987 г. в результате проведенной приватизации государственной железной дороги весь грузовой транспорт оказался в частной собственности.

Государство осуществляет регулирование транспортной системы через координацию в сфере народно-хозяйственного планирования, сохраняет ведущую роль в формировании транспортной политики с учетом общих интересов акционеров. Министерство определяет транспортную политику, обеспечивая разработку законов по

транспорту, координирует и направляет деятельность многих частных транспортных компаний, контролирует цены на перевозки и другие виды транспортно-экспедиционной деятельности. Свои конкретные функции оно осуществляет на основе законов, принятых парламентом страны. Несмотря на значительный удельный вес предпринимательских структур в транспортной отрасли, регулирующие функции Министерства транспорта Японии остаются приоритетными.

Основное рабочее звено Министерства транспорта образуют бюро и департаменты, такие, как бюро транспортной политики, железнодорожное бюро, морского транспорта, бюро автодорожного транспорта, бюро портов и гаваней, бюро гражданской авиации, департамент информации и исследований. На региональном уровне Министерство представляют его звенья – районные транспортные бюро.

Нормальное функционирование и развитие транспорта в Японии обеспечивается установленным порядком финансирования и налоговой политики. Региональные транспортные проекты национального значения (например, строительство моста через пролив Акаси, автодороги вокруг залива Исе) получают законодательно закрепленные льготы для частных компаний, участвующих в их реализации: по ставкам налога на оборудование, по налогу на прибыль. Транспортные предприятия платят в виде налогов более 55 % прибыли. Сумма остающейся прибыли после уплаты всех налогов идет на выплату годовых премий, дивидендов для акционеров, а также на создание резервного фонда. Как показывает анализ транспортной политики Японии, такой порядок финансирования создает условия для развития и совершенствования материально-технической базы предприятий, то есть позволяет строить промежуточные терминалы, обновлять подвижной состав и погрузо-разгрузочные средства. В Японии уделяется большое внимание развитию всех видов транспорта, поэтому в бюджете страны предусмотрены значительные средства на развитие транспортной инфраструктуры.

В Германии на федеральном уровне руководство транспортом осуществляет Министерство транспорта. В его структуру входят центральное управление (занимается вопросами кадровой политики, социального обеспечения, финансов, безопасности и права), управление транспортной политики и экономики, управление железнодорожного транспорта, управление автомобильного транспорта, управление внутреннего судоходства, управление морского транспорта, управление воздушного транспорта, управление автомобильных дорог, управление водных путей.

Министерство формирует общетранспортную политику федерального правительства, подготавливает основные решения по экономическому регулированию на федеральном уровне, а также руководит государственными транспортными учреждениями

и предприятиями (федеральные железные дороги, федеральные водные пути, федеральные автострады). Министерство выдает разрешения на постройку судов, контролирует транспортную безопасность, допускает к эксплуатации летательные аппараты, осуществляет финансирование строительства основных автомагистралей. Вместе с тем территориальные органы (транспортные министерства в правительствах земель) ведают местными дорогами, автотранспортом местного значения, городским транспортом (делегируя эти функции муниципальным органам власти), а также занимаются строительством и эксплуатацией речных и морских портов.

Для согласования федеральной и региональной транспортных политик, предварительной апробации федеральных законопроектов в области транспорта, а также унификации транспортных законов, действующих в различных землях, в Германии действует особый консультативный орган – Конференция министров транспорта земель, где федеральный министр присутствует в качестве гостя.

Во Франции с 1974 г. государственное руководство и регулирование транспортной системы сосредоточено в Министерстве оборудования территорий, оснащения, гражданского строительства и транспорта с управлениями по наземному, водному и воздушному транспорту и другими органами. Помимо Министерства, управление транспортом на общегосударственном уровне осуществляют также Национальное общество железных дорог (государственное промышленно-коммерческое объединение, в административный совет которого входят представители правительственных учреждений, предприниматели, администраторы предприятий железнодорожного транспорта), Национальное управление судоходства (разрабатывает тарифы на фрахт судов, контролирует техническое состояние флота и соблюдение правил судоходства, координирует морские перевозки, осуществляет функции арбитража в сфере торгового судоходства и т.д.), Высший совет по транспорту (состоит из представителей администрации, транспортных компаний и экспертов-консультантов, осуществляет функции общей координации развития и деятельности транспорта, апробацию решений государственных органов по транспорту, тарифную координацию и др.). Министерство имеет также региональные дирекции по контролю технического состояния транспортных средств и оборудования, а также региональные метеорологические службы.

В январе 1992 г. парламентом Франции принят Закон «О территориальной организации государства, местной демократии, развитии местного сотрудничества и децентрализованном взаимодействии территорий». Согласно данному правовому акту общим принципом, определяющим права вмешательства государства в дела территории, становится деконцентрация.

Отныне государственные центральные органы действуют строго в пределах предоставленных компетенций. Вместе с тем Закон направлен на усиление территориального представительства государства на уровне региона. Закон предусматривает существенное расширение функций управления в рамках «местной демократии», в частности развитие прав граждан и общественных органов на получение информации, на их участие в управлении регионами, на повышение прав депутатов и на усиление контроля действий местных предприятий и организаций со стороны местных выборных органов.

Очевидно, что транспорт в развитых странах справедливо рассматривается как приоритетная отрасль, затрагивающая общенациональные интересы.

В заключение следует подчеркнуть, что зарубежный опыт государственного регулирования транспорта представляет интерес для Кыргызстана в свете таких системообразующих принципов, как приоритет государственно-правового управления транспортом; верховенство федеральных законов в сфере управления транспортной системой (США, Германия); взаимодействие государственных органов власти федерального и регионального уровней с органами местного самоуправления в сфере транспорта; сочетание государственного управления в указанной сфере дерегулированием рынка транспортных услуг при содействии частного предпринимательства.

### **Список литературы**

1. Артюхов В.Г. Развитие транспорта в России и за рубежом / В.Г.Артюхов, В.Ф.Березин. – М., 2000.
2. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте – М., 1998.
3. Константинов В.Т. Правовые аспекты современного развития транспорта в Германии . – М., 2005.
4. Козлова О. В. Теория управления производством. – М., 1999.